



VAASAN AMMATTIKORKEAKOULU  
VASA YRKESHÖGSKOLA  
UNIVERSITY OF APPLIED SCIENCES

Emma Eklund

# UNGA BILFÖRARE

En undersökning om olycksfallsstatistik och trafiksäkerhet hos 18–24-  
åringar

Företagsekonomi och turism  
2013

## ABSTRAKT

Författare	Emma Eklund
Lärdomsprovets titel	Unga bilförare – en undersökning om olycksfallsstatistik och trafiksäkerhet hos 18–24-åringar
År	2013
Språk	svenska
Sidantal	54 + 2 bilagor
Handledare	Maj-Lis Backman

---

Syftet med detta lärdomsprov är att undersöka olycksfallsstatistiken, trafikbeteendet och trafiksäkerheten bland unga förare. Unga förare hör till den största riskgruppen i trafiken. I lärdomsprovet redogörs för hur olyckor bland unga kan förebyggas och vad som kan göras för att förbättra säkerheten i trafiken.

Teoridelen baserar sig främst på körkortslagen. Det beskrivs på vilka sätt det är möjligt att ta körkort. Ämnen som körkortstillstånd, förarutbildning och förarexamen behandlas. Dessutom redogörs för körförbud, eftersom det kan vara en av konsekvenserna av bristfälliga kunskaper i trafiksäkerhet.

I lärdomsprovet klargörs också vilka förutsättningar förarutbildningen ger en ung bilförare samt vilket förarutbildningens syfte är.

Undersökningens resultat visar att olycksfallsstatistiken bland unga minskar varje år. Det finns dock ännu mycket som kan göras för att trafiksäkerheten skulle förbättras ytterligare och olycksfallen minskas.

I sista kapitlet presenteras kort de centrala slutsatser och tolkningar som kan dras av detta lärdomsprov.

---

Ämnesord	unga förare, olycksfallsstatistik, trafiksäkerhet, trafikbeteende, förarutbildning
----------	--

## ABSTRACT

Author	Emma Eklund
Title	Young drivers – a study of accident statistics and road safety in 18 to 24 year olds
Year	2013
Language	Swedish
Pages	54 + 2 Appendices
Name of Supervisor	Maj-Lis Backman

---

The purpose of this thesis is to investigate the accident statistics, traffic behavior and road safety among young drivers. Young drivers belong to the highest risk group in traffic. The thesis describes how accidents among young people can be prevented and what can be done to improve traffic safety.

The theory part is primarily based on the driver license law. It describes the ways in which it is possible to get a driving license. Topics like driving license's permit, driver education and driving test is treated. Moreover, it describes the driving ban, as it may be one of the consequences of lack of knowledge of road safety.

The thesis also clarifies what conditions the driver education provides young drivers, as well as driver's education aims.

The survey results show that the accident statistics among the young are declining each year. However, there is still much that can be done that road safety would be improved further and accidents reduced.

The last chapter briefly presents the major conclusions and interpretations that can be drawn from this research.

---

Keywords	Young Driver, accident statistics, traffic behavior, traffic safety, Driver training
----------	--

# INNEHÅLL

## ABSTRAKT

## ABSTRACT

1	INLEDNING .....	8
1.1	Val av ämne .....	8
1.2	Syfte .....	9
1.3	Problemområde .....	9
1.4	Avgränsning .....	9
1.5	Arbetets struktur.....	9
2	ATT FÅ KÖRKORT .....	11
2.1	Ansökan om körkortstillstånd .....	11
2.2	Villkor för körkortstillstånd .....	11
2.3	Körrätt .....	12
2.4	Villkor och begränsningar.....	12
2.5	Medicinska krav .....	13
3	FÖRARUTBILDNING .....	14
3.1	Förarutbildningens mål .....	14
3.2	Förarutbildningens innehåll .....	14
3.3	Genomförande av förarutbildningen.....	14
3.4	Bilskola och trafiklärtillstånd.....	15
3.5	Undervisningstillstånd .....	16
3.6	Förarexamen .....	17
3.7	Regeringens proposition .....	18
4	TRAFIKSÄKERHET .....	20
4.1	Tryggt trafiksystem.....	20
4.2	Trafikproblem .....	21
4.2.1	Ouppmärksamhet .....	22
4.2.2	Svåra förhållanden .....	23
4.2.3	Trötthet.....	23
4.2.4	Rattfylleri .....	23
4.2.5	Älgar och andra djur.....	24
5	OLYCKSFALLSSTATISTIK.....	25

5.1	Statistiköversikt.....	25
5.2	Olycksfallsstatistik före och efter 80-lappen .....	27
6	MEDEL FÖR ATT FÖRBÄTTRA TRAFIKSÄKERHETEN .....	29
6.1	Hastighetskontroll .....	29
6.2	Begränsningar .....	29
6.3	Utbildning och upplysning.....	30
6.4	Attitydpåverkan.....	31
6.5	Trafikskyddets projekt .....	31
6.6	Förnyande av lagstiftningen.....	32
7	KÖRFÖRBUD .....	34
7.1	Körförbud på grund av flera förseelser .....	34
7.2	Villkorligt körförbud.....	35
7.3	Övervakad körrätt .....	35
7.4	Varning .....	35
7.5	Rättsfall .....	36
8	DEN EMPIRISKA DELEN .....	38
8.1	Val av metod .....	38
8.2	Respondenterna.....	38
8.3	Respondenternas svar.....	39
8.3.1	Polisen .....	39
8.3.2	Bilskola .....	44
8.3.3	Unga förare.....	45
8.4	Analys av resultaten .....	47
9	SLUTDISKUSSION .....	49
9.1	Reliabilitet och validitet .....	50
9.2	Förslag till fortsatt forskning .....	51
	KÄLLOR .....	52
	BILAGOR	

**FÖRTECKNING ÖVER FIGURER OCH TABELLER**

<b>Tabell 1.</b>	Döda i vägtrafikolyckor per åldersgrupp 1975-2012	s. 26
<b>Tabell 2.</b>	Skadade i vägtrafiken per åldersgrupp 1975-2012	s.27

## **FÖRTECKNING ÖVER BILAGOR**

**BILAGA 1.** Frågor till intervjun med Juha Koistila

**BILAGA 2.** Frågor till e-postintervjun med bilskolor och unga förare

## 1 INLEDNING

Unga förare anses vara de farligaste i trafiken. Varje år dör omkring 75 unga i trafikolyckor. Många undersökningar klassificerar 10-17 % av de unga förarna som riskförare. Risken att en ung person skadas eller dör i trafikolyckor är ca tre gånger större om man ser till befolkningsandelen än risken för övriga. Orsaker till allvarliga trafikolyckor där unga förare, speciellt manliga förare, är inblandade är ofta hög hastighet, avkörning, påverkning av alkohol och ingen användning av säkerhetsbälte. Vad beror det här på och vad kunde man göra för att minska på olyckorna bland unga i trafiken? (Österbottens tidning, 17.9.2013, Trafikskyddet, ungdomar mellan 15 och 24)

Den nya körkortslagen som trädde i kraft i början av 2013 strävar efter att öka ungas säkerhet i trafiken. I den nya lagen stadgas bland annat om både ett övningsskede och en fördjupande del när man tar körkort.

### 1.1 Val av ämne

Jag gjorde min praktik på tillståndskansliet på polisstationen i Jakobstad under våren 2013 och har fått fortsätta att arbeta där under hösten. I arbetet har jag stor nytta av körkortslagen, därför blev jag intresserad av att skriva mitt lärdomsprov om något som anknyter till körkortslagen. Eftersom det i media på sista tiden har diskuterats om att unga personer, främst unga män, är de farligaste förarna i trafiken, blev jag intresserad av att skriva om unga förare i trafiken.

Teoridelen baserar sig främst på körkortslagen och vägtrafiklagen, men jag har även använt mig av böcker, tidningsartiklar i pappersformat och elektroniska utgåvor samt regeringspropositioner. Jag behandlar ämnen som körkortstillstånd, förarutbildning, förarexamen och körförbud. Jag kommer även att undersöka olycksfallsstatistiken. I den empiriska delen har jag valt att göra en kvalitativ undersökning. Jag har valt ut tre respondenter, som alla på något sätt kommer i kontakt med unga förare. Dessa är polis, bilskola och unga förare.



## **1.2 Syfte**

Syftet med arbetet är att undersöka vad det är som gör att olycksfallsstatistiken är så hög bland unga förare och vad som kan göras för att minska olycksfrekvensen, dvs. för att minska olyckorna bland unga förare i trafiken och samtidigt öka säkerheten. Syftet är även att undersöka vilka förutsättningar förarutbildningen ger en ung förare.

## **1.3 Problemområde**

Mitt forskningsproblem är varför olycksfallsstatistiken är så hög bland unga förare och varför säkerheten inte ökar i trafiken. Jag kommer att undersöka varför unga förare anses vara de farligaste i trafiken. Vad är typiskt för ungas körstil och hurudant trafikbeteende har de? Körskickligheten och körstilen spelar en stor roll i de olyckor som sker bland unga.

Vad är det som gör att man väljer att ta körkort endera i bilskola eller med privatlärare? Har 80-fartbegränsningen som infördes på 1970-talet, men som togs bort på 1990-talet, påverkat olycksfallsstatistiken och i så fall på vilket sätt? Vilken är den vanligaste orsaken till att det sker så många olyckor bland unga förare? Vad kan man göra för att öka säkerheten i trafiken bland unga förare?

## **1.4 Avgränsning**

Jag har valt att avgränsa till unga bilförare i åldern 18-24 år. Jag kommer alltså inte att ta med unga mopedförare eller äldre personer som kör bil. Jag tar heller inte med yrkeschaufförer som kör lastbil, långtradare och buss.

## **1.5 Arbetets struktur**

Första kapitlet är inledningen. I inledningen berättar jag vilket ämne jag har valt att skriva om, vilket syfte och problemområde lärdomsprovet har. Andra kapitlet handlar om hur man tar körkort, dvs. vilka villkor som krävs för att man ska få körkortstillstånd, vilka begränsningar det finns och vilka medicinska krav som ställs. Kapitlet behandlar även körrätt.

I tredje kapitlet behandlas förarutbildningen. Jag tar upp om förarutbildningens syfte och på vilket sätt förarutbildning kan ges. Förarutbildning kan ges i bilskola, med trafiklärtillstånd eller privat med stöd av undervisningstillstånd. I samma kapitel behandlas förarexamen.

Fjärde kapitlet handlar om trafiksäkerhet och om de problem som finns i trafiken. Trafiksäkerhet handlar om att vara rädd om och skydda andras liv och hälsa, samt egendom. En förare ska alltid ta in en trafiksituation och anpassa hastigheten därefter.

I femte kapitlet behandlas olycksfallsstatistik. Det redogörs för olycksfallsstatistiken bland unga och för olycksfallsstatistik under de senaste åren. I sjätte kapitlet tas det upp på vilka sätt man kan förbättra säkerheten i trafiken. Trafiksäkerheten kan förbättras bl.a. genom hastighetsbegränsningar, utbildning och upplysning, attitydpåverkan och olika projekt.

Följande kapitel behandlar körförbud. Körförbud kan fås t.ex. på grund av upprepade förseelser eller på grund av rattfylleri. Den empiriska undersökningen behandlas i kapitel 8. Den består av intervjuer av polis, bilskolor och unga förare.

Avslutningsvis sammanfattar jag undersökningen i en slutdiskussion i sista kapitlet. Kapitlet innehåller också förslag till fortsatt forskning.

## 2 ATT FÅ KÖRKORT

### 2.1 Ansökan om körkortstillstånd

Enligt körkortslagens 3 kap 9 § ska ansökan om körkortstillstånd göras hos polisen. *”Körkortstillstånd får beviljas tidigast ett år innan sökanden uppfyller ålderskravet för körkortskategorin i fråga. Körkortstillstånd för kategori B kan dock beviljas tidigast två år innan ålderskravet är uppfyllt.”* När ansökan lämnas in ska identiteten bestyrkas.

Till ansökan ska bifogas ett hälsointyg för unga, ett fotografi som uppfyller kraven på passfoto, ett namnteckningsprov för körkort och samtycke från vårdnadshavarna om sökanden är under 18 år och ansöker om körkortstillstånd för en körkortskategori där minimiåldern är 15 eller 16 år. Sökanden ska dessutom försäkra att han eller hon inte har något körkort som är beviljat i någon annan medlemsstat eller i någon stat som hör till Europeiska ekonomiska samarbetsområdet och inte heller har körförbud i någon annan EU- eller EES-stat. (Körkortslagen 386/2011 3 kap. 10 §)

### 2.2 Villkor för körkortstillstånd

Enligt körkortslagens 3 kap 12 § krävs det för att man ska beviljas körkortstillstånd att sökanden uppfyller de medicinska kraven för körkortstillstånd, bor i Finland eller har studerat i Finland i minst sex månader, inte betraktas som farlig i trafiken på grund av missbruk av alkohol eller något annat rusningsmedel, inte har körförbud eller temporärt körförbud i Finland eller någon annan EES-stat och även att sökanden uppvisar ett utbildningsintyg om förarexamen inte har behövt avläggas. Vid upprepat missbruk av alkohol finns det möjlighet att få körkortstillstånd, om föraren åläggs att använda alkoholås. (Körkortslagen 386/2011 3 kap. 12 §)

En ansökan om körkortstillstånd ska avgöras utan onödigt dröjsmål. Det är polisen som avgör om körkortstillstånd beviljas eller inte. Om ett utländskt körkort byts ut utan att ny förarexamen krävs, ska det antecknas på körkortet vem som har bevil-

jat det utbytta körkortet. Körkortstillstånd för kategori B gäller i två år och övriga körkortstillstånd i ett år. (Körkortslagen 386/2011 3 kap. 13 §)

Körkortstillstånd kan återkallas om personen inte längre uppfyller de villkor som krävs för att bevilja tillstånd. Om personen redan fått intyg över förarexamen eller körkort, ska körförbud ges istället för att återkalla körkortstillståndet. (Körkortslagen 386/2011 3 kap. 15 §)

### **2.3 Körrätt**

Körrätten börjar då körkortet ges ut eller då förarexamen har blivit godkänd och man har fått ett intyg över det. Om man har haft körförbud får man körrätten tillbaka när körkortet lämnas tillbaka åt en. (Körkortslagen 386/2011 2 kap. 6 §)

En person saknar körrätt om denne har körförbud, inte har förnyat körkortet eller om körrätten har upphört. För att behålla körrätten måste man lämna in de intyg från optiker eller läkare som krävs för körkort. De som har fått körrätt för lastbil eller buss före 19.1.2013, dvs. före den nya lagen trädde i kraft, har körkort som gäller tills de fyller 70 år, men bör alltid uppvisa ett läkarintyg vart femte år från det att de fyllt 50 år. (Trafiksäkerhetsverket, behållande av körrätten)

Körkortet i grupp 1 är i kraft i 15 år, men högst tills personen är 70 år. Efter det ska körkortet förnyas vart femte år. Körkortet kan även vara i kraft en kortare tid än 5 år, om det på grund av personens hälsoskäl är nödvändigt. Körkortet i grupp 2 utfärdas för 5 år åt gången, tills personen fyller 70 år. Efter det utfärdas körkortet bara för två år åt gången. (Körkortslagen 386/2011 3 kap. 22 §)

En förare har alltid skyldighet att ha med sig körkortet eller intyg över förarexamen och vid behov visa upp det för en polis, tullman eller gränsbevakningsman som gör sin tjänst inom trafikövervakning. (Körkortslagen 386/2011 3 kap. 32 §)

### **2.4 Villkor och begränsningar**

Till körkortstillstånd och körkort kan antecknas olika villkor och begränsningar som måste följas. Det kan handla t.ex. om att körrättsinnehavaren ska använda glasögon, linser, hörapparat eller alkolås när han eller hon kör bil eller att det ska

finnas automatväxel i fordonet. Det kan också vara fråga om ett villkor att kör-rättsinnehavaren inom en viss tid ska lämna in ett intyg av en läkare eller specia-listläkare till polisen. (Körkortslagen 386/2011 3 kap. 16 §)

## **2.5 Medicinska krav**

I samband med förnyandet av körkortslagstiftningen så har hälsokontrollerna ut-vecklats. Det finns vissa medicinska krav som måste uppfyllas för att man ska få körkortstillstånd för kategorier i grupp 1 eller 2. Körkortskategorier i grupp 1 är t.ex. moped och personbil och körkortskategorier i grupp 2 är t.ex. lastbil och buss. För att få körkortstillstånd för kategorierna i grupp 1 ska synskärpan vara minst 0,5 för båda ögonen tillsammans, endera utan eller med glasögon och sökandes synfält ska uppfylla kraven på körkort. Sökanden får inte heller ha något men eller någon sådan sjukdom som utgör hinder och försämrar förmågan att köra ett fordon. (Körkortslagen 386/2011 3 kap. 17 §)

För att få körkortstillstånd för kategorierna i grupp 2 ska sökanden ha en synskärpa på minst 0,8 på ett öga och minst 0,1 på det andra ögat och synfältet på båda ögonen ska uppfylla de krav som krävs för körkort. Sökanden ska även åtminstone på ett öra kunna uppfatta normal konversationsstämma på fyra meters avstånd. På samma sätt som för kategori 1 så får sökanden inte ha något men eller någon sjukdom som inverkar väsentligt på förmågan att köra ett fordon i kategori 2. Kontrollen av att de medicinska kraven uppfylls sker när man ansöker om körkortstillstånd men även vid förnyande av körkort. (Körkortslagen 386/2011 3 kap. 18 §; Jääskeläinen 2012, 341)

### 3 FÖRARUTBILDNING

Enligt körkortslagens 4 kap 34 § krävs det tillstånd att driva bilskola eller undervisningstillstånd för att få ge förarutbildning för körkort. Den som tar körkort har alltså två alternativ att välja mellan – antingen att ta körkort i bilskola eller via privatundervisning genom undervisningstillstånd.

#### 3.1 Förarutbildningens mål

*”Målet för förarutbildningen är att eleverna ska utvecklas till ansvarsfulla förare och att i detta syfte ge dem grundläggande färdigheter i att köra fordon säkert i trafiken. Syftet är att de som förare ska känna sitt ansvar även för andra trafikanters säkerhet och för miljökraven och att de anpassar sin körstil därefter.”* (Körkortslagen 386/2011 4 kap 35 § 1 mom.)

#### 3.2 Förarutbildningens innehåll

I förarutbildningen ska eleverna få utbildning om trafiksystemet, sociala aspekter på och samspelet i trafiken, trafikens påverkan på miljön, faktorer som påverkar förarens körförmåga och säkerheten för olika kategorier av trafikanter. Det ges också utbildning i hur fordon används, manövreras och körs rätt, säkert, ekonomiskt, ekologiskt och flexibelt med hänsyn till deras särskilda egenskaper. Till förarutbildningen hör även utbildning om trafikreglerna i varierande trafiksituationer och trafikmiljöer och hur farliga trafiksituationer kan upptäckas och undvikas och hur man ska köra under svåra förhållanden. (Körkortslagen 386/2011 4 kap 36 §)

#### 3.3 Genomförande av förarutbildningen

Enligt körkortslagen 4 kap 37 § består förarutbildningen av såväl teoriutbildning som körundervisning. Det är Trafiksäkerhetsverket som fastslår läroplanen. I förarutbildningen för kategori B ingår dels grundläggande utbildning, dels en övningsdel och fördjupningsdel. I övningsdelen ingår studier på egen hand och övningskörningar samt återkoppling i bilskolan. I fördjupningsdelen ska eleverna få bygga vidare på de kunskaper och färdigheter som de har fått i den grundläggande

utbildningen och övningsdelen. Dessutom ska de bli bättre på att upptäcka och undvika farliga trafiksituationer, köra under svåra förhållanden och ta hänsyn till miljöeffekterna. Enligt Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om körkort ska fördjupningsdelen innehålla 4 lektioner teoriutbildning och 4 lektioner körundervisning. (Statsrådets förordning om körkort, Trafiksäkerhetsverket)

Efter att man har fått det kortvariga körkortet ska övningsskedet och det fördjupande skedet avläggas inom två år. Eleven kan börja med övningsskedet direkt efter att hon har fått den kortvariga körrätten. Det fördjupande skedet kan påbörjas tidigast tre månader efter övningsskedet. Ett intyg över att eleven har avlagt övningsskedet och det fördjupande skedet ska inlämnas till polisen för att man ska få det egentliga körkortet. Det egentliga körkortet får eleven tidigast ett år efter förexamen. För att erhålla det egentliga körkortet ska man inte ha fått några trafikförseelser under tiden man har haft det kortvariga körkortet. (Trafiksäkerhetsverket, körkortstillstånd)

### **3.4 Bilskola och trafiklärtillstånd**

Enligt körkortslagen 8 kap 77 § krävs det tillstånd för att upprätthålla en bilskola. En sökande ska beviljas tillstånd att driva en bilskola om denne har ekonomiska och andra förutsättningar att upprätthålla verksamheten, inte är försatt i konkurs, är myndig och inte har begränsad handlingsbehörighet, har en utbildningsansvarig föreståndare och undervisningspersonal som uppfyller de krav som ställs och att sökanden har tillgång till de undervisningslokaler, undervisningsmaterial och undervisningsredskap som behövs. (Körkortslagen 386/2011 8 kap. 77 §)

En bilskola bör ha en utbildningsansvarig föreståndare som leder och utvecklar utbildningen. Föreståndaren ansvarar för innehållet i undervisningen och för att utbildningen ges på det sätt som bestämmelser och tillståndsvillkor förutsätter. (Körkortslagen 386/2011 8 kap 78 §)

### 3.5 Undervisningstillstånd

Enligt körkortslagen 4 kap 39 § krävs det för att få ge undervisning för körkort för kategori B att sökanden har fyllt 25 år, har haft körkort för kategori B i minst tre år, har avlagt provet som krävs för att få ge undervisning eller har trafiklärtillstånd och till sina personliga egenskaper är lämplig för utbildningsuppdrag. Övningsfordonet ska ha de manöverorgan som läraren behöver och det ska ha godkänts som övningsfordon vid ändringsbesiktning. (Körkortslagen 386/2011 4 kap. 39 §)

Sökanden behöver inte avlägga teoriprovet, om han eller hon har avlagt provet med godkänt resultat högst tre år tidigare. Det är Trafiksäkerhetsverket som föreskriver hur provet ska göras och vad det innehåller. (Körkortslagen 386/2011 4 kap 39 §)

Sökanden är inte lämplig att ge utbildning om han eller hon t.ex. har haft körförbud på grund av rattfylleri eller grovt äventyrande av trafiksäkerheten eller är allvarligt likgiltig för trafiksäkerheten. Man är inte heller lämplig att ge undervisning om man under det senaste året har gjort sig skyldig till sådant som förutsätter att man får körförbud eller om man utifrån uppgifterna i straffregistret eller något annat av polisens register med sitt beteende visar sig vara olämplig att ge undervisning. (Körkortslagen 386/2011 4 kap 39 §)

För att undervisningstillstånd för övningsdelen och fördjupningsdelen ska kunna beviljas ska sökanden ha trafiklärtillstånd. Undervisningstillstånd beviljas av polisen. Tillståndet innebär att innehavaren får ge den utbildning som är stadgad om förarutbildning. En sökande kan ha högst två giltiga undervisningstillstånd samtidigt. Undervisningstillstånd får beviljas för högst nio månader och tidigast sex månader innan eleven uppnår minimiåldern för körkort i den kategori som undervisningen ska ske i. Nytt tillstånd för att förlänga giltighetstiden för ett redan beviljat tillstånd får inte beviljas utan giltig orsak. I undervisningstillståndet ska det komma fram vilket fordon som används i undervisningen. (Körkortslagen 386/2011 4 kap 42 §)



### 3.6 Förarexamen

Syftet med förarexamen är att examinanden visar att hon behärskar det som undervisningen i förarutbildningen har handlat om, bl.a. att kunna köra tryggt och säkert och kunna förutse och undvika farliga trafiksituationer. (Körkortslagen 386/2011 5 kap. 36 § och 52 §)

Till förarexamen hör ett teoriprov och ett körprov. För att få delta i körprovet måste först teoriprovet vara avklarat. Det är statsrådet som genom en förordning ger noggrannare bestämmelser om vilka krav som ställs på förarexamen. Trafiksäkerhetsverket ger närmare bestämmelser om teoriprov, körprov, manöverprov och prov på körförmåga. (Körkortslagen 386/2011 5 kap. 53 §)

För att få avlägga förarexamen ska deltagaren ha körkortstillstånd och inte vara i körförbud eller temporärt körförbud. Han eller hon ska även uppfylla ålderskravet för körkortskategorin i fråga. Om personen har ålagts av polisen att avlägga nytt körprov så krävs inget körkortstillstånd och körförbud är heller inget hinder. (Körkortslagen 386/2011 5 kap. 54 §)

När man har avlagt förarexamen med godkänt resultat ska man få ett intyg. Intyget innebär att man får köra i Finland i en månad i den körkortskategori som framkommer från intyget. Under den månaden tillverkas körkortet som föraren sedan får hem per post. Om förarexamen underkänns måste förarexamensmottagaren informera om varför examinanden har blivit underkänd och utreda om det behövs kompletterande undervisning. Den kompletterande undervisningen ska vara gjord innan examinanden på nytt kan delta i körprovet. (Körkortslagen 386/2011 5 kap. 55 §)

Polisen kan meddela att en förare ska delta i förarexamen på nytt om det finns orsak att misstänka att personen inte längre har kvar körskickligheten. (Körkortslagen 386/2011 5 kap. 56 §)

### 3.7 Regeringens proposition

Trots att den nya lagen trädde i kraft så sent om i januari 2013 så har det redan nu hittats brister i den. Bland annat körkort med undervisningstillstånd har kritiserats för att vara för dyrt, så att det inte är ett konkurrenskraftigt alternativ till bilskolorna. Regeringen föreslår att undervisning privat för bilkörkort kan ges utan gemensam undervisning i bilskolan. Det samma skulle gälla undervisning för moped och motorcykel. (Österbottens tidning, 9.11.2013)

För att kvaliteten på förarutbildningen ska tryggas föreslår regeringen att provet som lärare med undervisningstillstånd ska göra ska breddas. Syftet är att trafiksäkerheten ska tas fram i provet ännu mera. Privatundervisningen kommer att begränsas så det endast är möjligt att en person beviljas högst sex undervisningstillstånd på tre år. (Österbottens tidning, 9.11.2013)

Bilskolelärarna tycker inte om det nya förslaget som Kommunikationsministeriet kommer med. När den nya lagen trädde i kraft i januari var de tvungna att investera mycket för att kunna uppfylla de krav som ställdes. Om allt ändrar nu så är det bortkastat för dem. Ordföranden i Karleby-Jakobstadsnejdens bilskoleförening, är kritisk till förslaget. Han tror att det som kommer att lämna åt bilskolorna är övningsskedet och det fördjupande skedet. Den som är 25 år gammal kan få undervisningstillstånd, det är bara att klara teoriprovet. Enligt det nya förslaget skulle man inte ens behöva ändringsbesikta bilen och inte heller lägga in tilläggs-pedaler. (Österbottens tidning, 9.11.2013)

Eija Maunu, regeringsråd på Kommunikationsministeriet motiverar reformen med att alla inte har möjlighet till bilskoleundervisning. Med reformen vill man jämställa de som tar körkort. Det ska vara möjligt för dem som bor på en ort där det inte finns någon bilskola att ta körkort. För att få ge undervisning ska personen vara minst 25 år gammal och ha haft körkort för fordonskategorin i fråga i minst tre år. Det nya förslaget finns nu hos riksdagens trafikutskott och Maunu räknar med att de nya bestämmelserna kan träda i kraft redan vid årsskiftet. (Österbottens tidning, 9.11.2013)

I artikeln i Österbottens tidning skrevs om en förälder som har lärt sin dotter att ta mopedkörkort. Hon tror att en person som lär privat med undervisningstillstånd kan anpassa undervisningen efter elevens behov. Privatläraren vet t.ex. vilka elevens starka och svaga sidor är och har på det sättet lättare att anpassa undervisningen efter det. (Österbottens tidning, 9.11.2013)

Kommunikationsministeriet funderar just nu på nya sätt att ta körkort. Det som bl.a. diskuteras är ett examensbaserat körkort som tillåts enligt EU-direktivet. Det innebär att utbildningen ges så att man kan bygga på körkortet. T.ex. om man har mopedkörkort från tidigare, kan det räcka med färre lektioner när man tar bilkörkort. Det enda som är obligatoriskt i utbildningen är teoriprovet och uppkörningen. Det examensbaserade körkortet skulle minska på kostnaderna, speciellt för de som har körrätt i någon lägre fordonsklass. (Österbottens tidning, 9.11.2013)

## 4 TRAFIKSÄKERHET

### 4.1 Tryggt trafiksystem

Enligt vägtrafiklagen 1 kap. 3 § ska en vägtrafikant följa trafikreglerna samt vara försiktig och undvika faror. En vägtrafikant får inte heller hindra eller störa trafiken i onödan. Tecken eller anvisningar som ges av polisman eller av någon annan person som reglerar trafiken, bör alltid följas. (Vägtrafiklagen 267./1981 1 kap. 4 §)

Trafikens huvudmening är att kunna transportera människor och saker från ett ställe till ett annat. Det strävar man efter att göra så tryggt, säkert och snabbt som möjligt. Till trafikens positiva värden hör snabbhet, effektivitet, komfort och flyt. Samhället behöver ett trafiksystem som fungerar för att människor ska kunna röra sig från plats till plats. (Tuori 2002, 14–15)

Trafiksäkerhet handlar om att vara rädd om och skydda andras liv och hälsa, samt egendom. En förare ska alltid ta in en trafiksituation och anpassa hastigheten därefter. Man bör beakta vägens skick, vädret, föret, sikten och trafikförhållandena. Föraren ska kunna behärska fordonet och kunna förutse situationer som kan uppstå. Andra vägtrafikanter ska inte behöva lida av t.ex. smuts- eller grusstänk, utan föraren ska kunna anpassa sin hastighet efter väglaget. (Vägtrafiklagen 267./1981 2 kap. 23 §; Tuori 2002, 13)

För att vi ska ha ett tryggt trafiksystem måste vi vara förutseende i trafiken. Det handlar om att förutse situationer, känna igen risker och på så sätt kunna ändra sitt handlande. Eftersom vi rör oss i trafiken tillsammans med andra, så måste vi också tänka på våra medtrafikanter. Är vi förutseende i trafiken, så är det också lättare för andra att vara det. För att kunna vara förutseende i trafiken är det bra att på förhand planera hur man ska köra för att undvika stress. (Trafikskyddet, förutseende körning)

Vi måste ha spelrum i trafiken. Det viktigaste är att tänka på hastigheten. Har vi lägre hastighet så har vi även större spelrum. Hastigheten ska anpassas bl.a. enligt vägens skick, vädret, föret, sikten samt trafikförhållandena. När man sänker has-

tigheten blir stoppsträckan och stopptiden kortare, man hinner iaktta situationen bättre, det är lättare att kontrollera fordonet och om en krock skulle ske så blir följderna lindrigare. (Trafikskyddet, körhastighet)

## 4.2 Trafikproblem

Trots utvecklingen inom trafiksäkerheten minskar inte antalet omkomna och skadade unga i åldern 15-24 år. Trafik-och kommunikationsministeriet har haft en arbetsgrupp som har försökt utreda på vilket sätt man kan påverka de ungas trafiksäkerhet, bedöma eventuella förarrelaterade begränsningar för nya förare och effektivisera påföljerna vid de unga förarnas trafikförseelser. Publikationen kom ut år 2010.

Arbetsgruppens mål är att utreda hur man kan förbättra trafiksäkerheten bland unga. Olycksfallsrisken bland unga är fortsättningsvis märkbart högre än bland övriga förare. Var fjärde som dör i trafiken och var tredje som skadas är en ung person. De ungas dödsrisk är närmare tre gånger högre än den övriga befolkningens. Under 2000-talet har inga större förändringar skett bland ungas trafiksäkerhet. (Trafikministeriets publikation 20/2010)

Bland de olyckor där alkohol är inblandat sker de flesta olyckorna även bland unga. Orsakerna till de allvarligaste olyckorna bland unga är en för hög hastighet, avkörningar, användning av alkohol och att säkerhetsbältet inte används. Olyckorna sker ofta på sommarveckosluten. Det är vanligare att unga män är inblandade i olyckor än unga kvinnor. Unga män som har kompisar i bilen kan känna att de vill tävla eller visa upp sina kunskaper, vilket lätt leder till att en olycka sker. Unga borde från början få ett ansvarsfullt och förutseende körsätt. Det är dock på grund av körerfarenheten som inte är så stor i början som riskerna i trafiken ökar. När körerfarenheten ökar så minskar även olycksrisken. (Trafikskyddet, rattfylleri)

I de olyckor där unga män i åldern 18-24 år har varit inblandade och där döden har varit ett faktum så har hastigheten varit minst 10 km/h för hög i 70 % av fallen. I 44 % av fallen så har föraren varit berusad och i 60 % av fallen har föraren

haft trafikförseelser från tidigare. I likadana olyckor men med kvinnor inblandade var det endast i 24 % av fallen som hastigheten var minst 10 km/h för hög. I 6 % av fallen blev föraren skyldig till rattfylleri och i 27 % av fallen hade föraren tidigare trafikförseelser. Det har konstaterats att unga kvinnor har en positivare attityd till trafikregler och att köra säkert än män har. Unga män överskattar lättare sina körfärdigheter än unga kvinnor. Dessutom kör de mera, tar mera risker och är oftare involverade i olyckor i trafiken. (Trafikskyddet; Laapotti 2003, 17–22)

Ett likgiltigt körsätt syns främst bland dödsrockarna som sker bland unga förare. Av dödsrockarna bland unga sker hälften mellan kl. 22 på kvällen och 6 på morgonen. Grupptricket är något som ofta är med i bilden. Unga män har ofta ett behov av att visa sina färdigheter för kompisarna i bilen. Avkörning är ett typiskt olycksfall som sker för unga förare. (Trafikskyddet)

Körskickligheten och körstilen är faktorer som inverkar på olyckorna. Körskickligheten kan utvecklas och man kan lära sig att köra tryggt och säkert, men körstilen hör samman med förarens personlighet och är svårare att påverka. (Trafikministeriets publikation 20/2010)

Det som unga förare ofta har problem med är att de koncentrerar sin blick till ett smalare och mindre område, de har svårt att följa med körlinjerna, de fäster sin blick på oväsentliga saker, de uppskattar en mötande bils hastighet till samma hastighet som den egna och de har problem med att känna igen faror. (Trafikministeriets publikation 20/2010)

#### **4.2.1 Ouppmärksamhet**

Ouppmärksamhet är ett annat problem i trafiken, inte bara bland unga. Ofta kan t.ex. mobiltelefonen eller en passagerare ta uppmärksamheten från vägen och omgivningen. Ouppmärksamhet inverkar på körningen på tre olika sätt; visuellt, manuellt och kognitivt. Visuellt innebär att blicken fastnar på någonting annat än vägen, på grund av att föraren gör något annat. Manuellt innebär att föraren tappar greppen från ratten på grund av att han eller hon gör något annat. Kognitivt å sin

sida innebär att tankarna hamnar bort från körningen på grund av att föraren har annat för sig. (Trafikskyddet, ouppmärksamhet)

#### **4.2.2 Svåra förhållanden**

Speciellt vid svåra körförhållanden som snöyra, regn, dimma eller halka är det viktigt att vara förutseende. Det är viktigt att anpassa hastigheten och hålla tillräckligt med säkerhetsavstånd. För att undvika att förlora greppet vid halka är det bl.a. viktigt att inte ha för hög hastighet när man kör in i en kurva, att man undviker att bromsa så att bromsarna låser sig och att man undviker att köra om andra bilar. (Trafikskyddet, svåra körförhållanden)

#### **4.2.3 Trötthet**

Trötthet är en orsak som ofta leder till trafikolyckor. Det är dock inte så lätt att säga om en olycka har berott på förarens trötthet eller inte. Det kan vara många orsaker som inverkar. Enligt undersökningskommissionerna för trafikolyckor skulle så mycket om var femte dödsolycka bero på förarens trötthet. Enligt Trafikskyddets utredning från 2013 sade sig 25 % av förarna ha slumrat till vid ratten när det kört. De flesta förare har även kört bil vid trötthet. Det är främst män som hamnar ut för olyckor vid trötthet. Det kan bero på att de kör mer, längre sträckor och oftare på natten än kvinnor gör. Unga män har lätt för att överskatta sin ork att köra, även om de kan vara trötta så fortsätter de vilket leder till att de lätt somnar vid ratten. 26 % av männen och under 13 % av kvinnorna säger sig ha slumrat till vid ratten. De olyckor som sker till följd av trötthet leder ofta till allvarliga skador eller t.o.m. döden, pga. att hastigheten ofta är hög och att den som har somnat inte kan försöka undvika en olycka. (Trafikskyddet, trötthet)

#### **4.2.4 Rattfylleri**

Rattfylleri är ett stort problem i trafiken. Olika kampanjer har dock medverkat till att attityderna hos unga har förändrats positivt. För att motverka rattfylleri satsar polisen på att utföra många utandningsprov och försöka ta fast så många rattfyllerister som möjligt.

Redan en liten mängd alkohol i blodet inverkar negativt på körförmågan och ökar risken att råka ut för en olycka. Enligt strafflagen gör en förare sig skyldig till rattfylleri om alkoholhalten i blodet under eller efter färden är minst 0,5 promille eller minst 0,22 milligram per liter utandningsluft. (Trafikskyddet, rattfylleri)

#### **4.2.5 Älgar och andra djur**

Över tusen älgkrockar sker i Finland varje år. Bidragande orsaker till olyckorna är bl.a. mötande trafik, dåligt väglag och att förare är ouppmärksam. De flesta älg- och hjortkrockar sker i skymningen. Orsakerna till det är ofta att sikten är dålig vid skymning och att djuren är som mest aktiva vid den tiden. För att undvika att krocka med en älg eller hjort är det bra att sänka hastigheten där det varnas för älgfara, att använda helljusen mycket och att vara observant på sidorna av vägen.

Renar är andra djur som det gäller att se upp för i trafiken. Renarna håller mest till från juli till augusti och november till januari. För att undvika olyckor med djur ska man sänka hastigheten där det varnas för t.ex. älgfara. Det är också viktigt att använda helljusen så ofta som möjligt och att observera sidorna av vägen, för att så fort som möjligt upptäcka om något djur är beredd att korsa vägen. (Trafikskyddet, älgar och andra djur)



## 5 OLYCKSFALLSSTATISTIK

### 5.1 Statistiköversikt

Under de senaste fem åren har det i personbilsolyckor dött omkring 188 per år. De skadade per år har uppgått till omkring 4300. Olycksfallsstatistiken bland unga ser dystert ut, men enligt statistiken har dödsolyckorna bland unga trots allt börjat minska. Av de som omkom i personbil år 2011 var 28 procent 15–24-åringar och av de skadade var en tredjedel i samma ålder. Bland de dödsolyckor som skedde år 2010 använde 37 % inte säkerhetsbälte. Om säkerhetsbältet hade kommit till användning hade det kunnat rädda omkring 33 %. Av de som skadades i olyckorna år 2010 använde 64 % bilbälte. Bilbältet räddade troligtvis livet på 30 % av dem och 59 % klarade sig med lindrigare skador tack vare användningen av bilbälte. (Trafikskyddet, trafikfostran för ungdomar; statistiköversikt 2012)

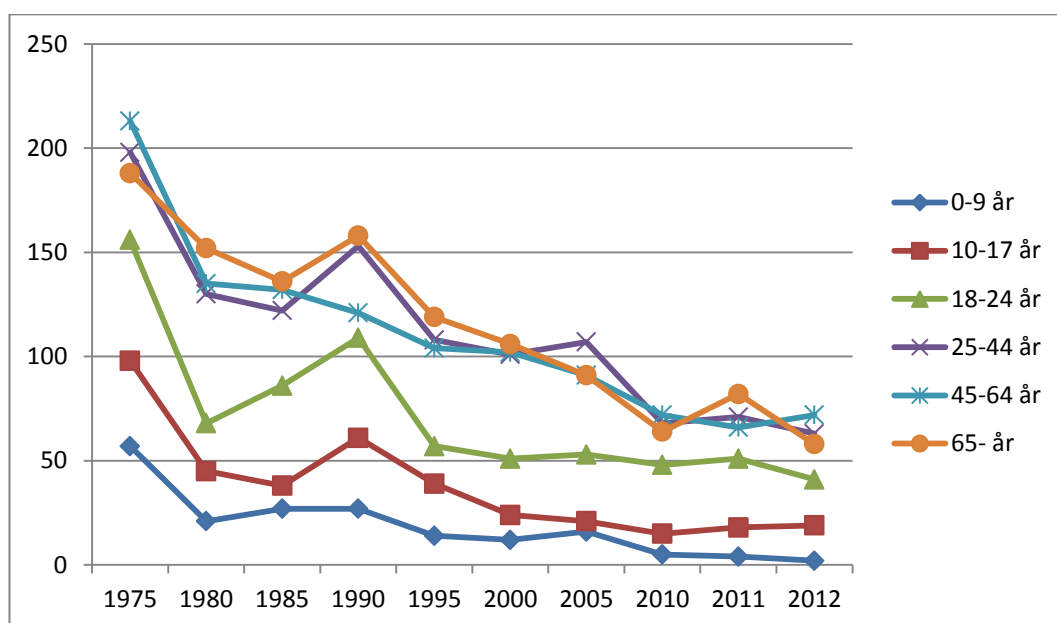
År 2012 inträffade 5 725 vägtrafikolyckor som medförde personskador. I olyckorna miste 255 personer livet och 7 088 skadades. Dödsfallen var 37 färre till antalet än år 2011. Dödsfallen minskade med 13 procent och de skadade med 11 procent. Antalet olyckor med personskador var 683 färre än året innan. Antalet personer som skadades i olyckorna minskade med 843. Av de olyckor som resulterade i personskador var ungefär en fjärdedel avkörningar och något under en fjärdedel olyckor vid korsande körriktning. Olyckorna vid korsande körriktning minskade med 12 procent och avkörningarna med åtta procent. Dödsfallen år 2012 var 65 till antalet i avkörningsolyckor, vilket är 22 färre än året innan. (Trafikskyddet, statistiköversikt 2012)

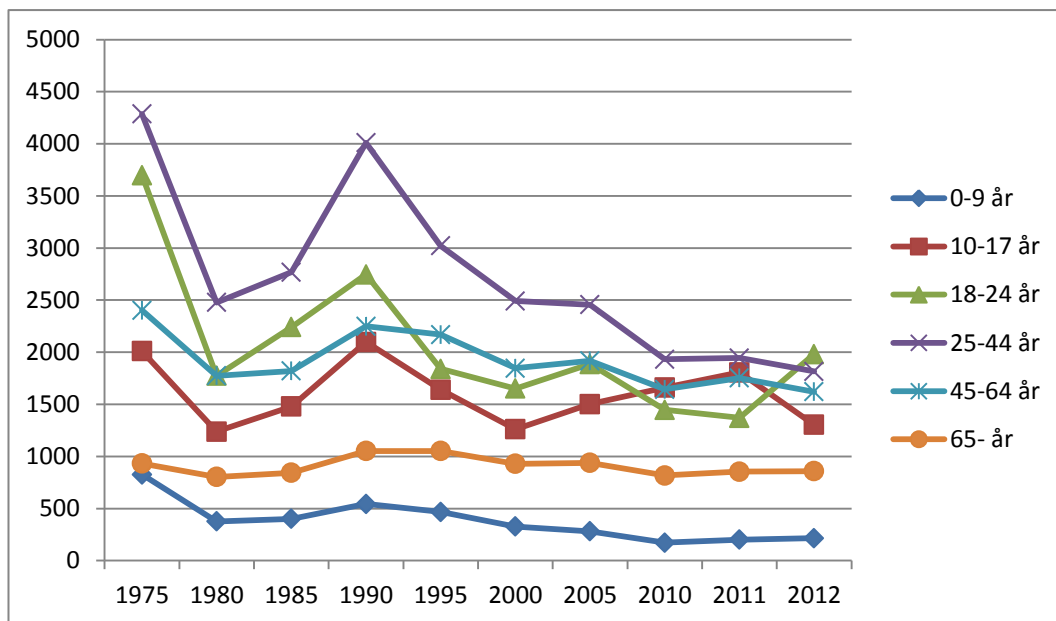
Antalet ungdomar som miste livet i vägtrafiken minskade år 2012. I trafiken omkom 55 ungdomar (15–24-åringar), vilket var tio färre än år 2011. I åldrarna 18-24 miste 43 livet med personbil år 2011, medan det år 2012 var 30 unga i samma ålder. Enligt statistiken är det oftare män än kvinnor som omkommer i trafikolyckor. Var femte som miste livet i vägtrafiken år 2012 var en ung person. Om man ser till åldersgrupp minskade antalet skadade ungdomar mest. År 2012 skadades 936 unga med personbil i åldrarna 18-24. Motsvarande antal för år 2011 var 999. Var tredje bland de som skadades i vägtrafiken var en ung person. Av de rattfyllerister

som var inblandade i olyckor som ledde till döden eller personsador var fler än en tredjedel under 25 år. I åldrarna 18-24 omkom 20 personer år 2011 på grund av rattfylleri, medan det år 2012 var 11 personer. De skadade uppgick till 146 år 2011 och 144 år 2012. (Trafikskyddet, statistiköversikt 2012)

I tabell 1 ser man de som har dött i vägtrafikolyckor per åldersgrupp mellan åren 1975-2012. I tabell 2 syns antalet skadade i vägtrafikolyckor under samma tid.

**Tabell 1.** Döda i vägtrafikolyckor per åldersgrupp 1975-2012. (Trafikskyddet)



**Tabell 2.** Skadade i vägtrafiken per åldersgrupp 1975-2012.

## 5.2 Olycksfallsstatistik före och efter 80-lappen

80-lappen infördes på 1970-talet och togs bort på 1990-talet. Den innebar att en ny körkortsinnehavare var tvungen att ha en 80-lapp i bakrutan på bilen i ett år efter att man fått körkort. Hur påverkade 80-lappen olycksfallsstatistiken?

I december år 1972 fastställdes en förordning att en person som har haft motorcykel- eller bilkörkort i mindre än ett år får köra ett fordon med en hastighet på högst 80 km/h. Förordningen motiverades med säkerhetsorsaker. Det var trafikministeriets körkortsgrupp som kom med förslaget år 1971. Det bestämdes att ett synligt märke ska vara fastsatt i bakrutan på fordonet, för den som regeln gäller. Om föraren bryter mot reglerna så måste polisen dra in körkortet helt. Efter det har personen rätt att få ett nytt körkort tidigast ett år efter återkallandet. (Rajalin 1999)

Unga förarens 80-begränsning togs i bruk under den tiden då det dog över 1100 personer i året och körhastigheterna var fria. Sex år efter att förordningen trädde i kraft år 1979 utreddes om 80-fartbegränsningen har haft någon inverkan på olycksfallsstatistiken. Man kom fram till att positiv utveckling hade börjat redan innan 80-lappen togs i bruk. Olyckorna hade alltså börjat minska redan innan för-

ordningen. Det är alltså svårt att på ett tillförlitligt sätt bedöma vilken betydelse 80-lappen har haft på säkerheten. 80-lappen hade ofta en negativ effekt på andra förare. (Rajalin, 1999)

Trafikministeriet lade år 1989 en arbetsgrupp att utreda hur man skulle utveckla trafiksäkerheten bland de som upprepade gånger gjort sig skyldiga till olika slags förseelser. Arbetsgruppen skulle även utreda nya förares hastighetsbegränsning. Man kom fram till att nya förare inte ska ha en egen hastighetsbegränsning, utan hastighetsbegränsningarna ska gälla alla om de ska finnas. Arbetsgruppen föreslog att 80 km/h fartbegränsningen för unga förare skulle tas bort. Begränsningen togs bort i början på år 1996. (Rajalin 1999)

Enligt statistiken ökade de dödas och skadades antal i åldrarna 18-20 år efter att 80-lappen togs bort, på de vägar där hastigheten var 100 km/h. En stor del av ökningen av de skadades antal förklaras med avåkning.

Borttagningen av 80-lappen motiverades med att trafikströmmen jämnas ut, vilket gör att säkerheten förbättras. Bilar som hade en 80-lapp i bakrutan blev allt som oftast omkörda med hög hastighet på de flesta ställen, vilket utgjorde faror. (Rajalin 1999)

## 6 MEDEL FÖR ATT FÖRBÄTTRA TRAFIKSÄKERHETEN

Det finns många olika sätt att påverka för att förhindra trafikolyckor och öka säkerheten i trafiken. Rättsliga medel för att upprätthålla och förbättra säkerheten är bl.a. att förbättra trafikförbindelsernas säkerhet genom att bygga vägar, underhålla och dirigera trafiken. Det är också viktigt att hålla fordonen i skick och kontrollera dem. Bland ungdomar kan man påverka trafiksäkerheten och trafikbeteendet genom information och fakta, personliga erfarenheter och vädjan till ungdomarnas känslor. (Tuori 2002, 16; Trafikskyddet)

### 6.1 Hastighetskontroll

Arbetsgruppen har kartlagt olika medel för att förbättra unga förare trafiksäkerhet. Ett medel är hastighetskontroll. Påverkan på hastigheten är en mycket viktig säkerhetsåtgärd. Enligt arbetsgruppens diskussioner med unga är de beredda att godkänna att det blir stränga följder vid förseelser. Vid upprepade förseelser skulle en ung förare kunna utfärdas att använda tekniska fartbegränsningar. (Trafikministeriets publikation 20/2010)

Arbetsgruppen förhåller sig negativt till förslaget att alla unga förare skulle bestämmas en lägre hastighetsbegränsning – utan synligt märke eller med ett märke som syns, som t.ex. 80-skylden som fanns tidigare.

### 6.2 Begränsningar

En annan viktig åtgärd för att förbättra säkerheten är begränsningar och ”inblandning i förseelser”. Det är viktigt att övervakningen av unga förare skulle förbättras och att förseelserna följs med. (Trafikministeriets publikation 20/2010)

För att förbättra unga förare trafiksäkerhet har det förevisats olika förbud och begränsningar som skulle gälla endast för unga förare. Dessa är till exempel förbud att köra på natten, förbud att köra på helger eller förbud att köra med kamrater i samma ålder. Många av dessa förbud används i sådana länder där man får körkort redan som 16-åring. Förbuden slutar när föraren fyller 18 år. Enligt arbetsgruppen kan man dock inte begränsa en fullvuxen människas rätt att röra sig under en viss

tid på dygnet eller under vissa veckodagar. Nya förare måste få möjlighet att öva på sin körskicklighet i olika förhållanden. (Trafikministeriets publikation 20/2010)

Det har även föreslagits att rattfylleriets promillegräns skulle vara lägre för unga förare än för mera erfarna förare. Förslaget grundar sig på att unga förare redan med en lägre promillegräns har en högre olycksfallsrisk än övriga förare. Alkoholen påverkar starkast på de av förarens funktioner som ännu inte har blivit automatiserade med så pass lite körskicklighet. Arbetsgruppen anser dock att det är ett bättre förslag att promillegränsen skulle sänkas för alla förare och inte enbart för unga förare. Om promillegränsen sänktes för alla, så skulle det vara ett kraftfullt meddelande om att alkohol och förande av fordon inte hör ihop. (Trafikministeriets publikation 20/2010)

Ur vägtrafiksäkerhetens synvinkel skulle en sänkning av promillegränsen från 0.5 % vara en effektiv åtgärd. Det skulle gynna främst unga förare, vilkas andel av personskador orsakade av rattfylleri uppgår till 30 %.

Rattfylleri bland unga förare är enligt arbetsgruppen en orsak att ingripa i, i ett så tidigt skede som möjligt. Straffet för rattfylleri kunde bli strängare. Redan efter ett rattfylleribrott kunde en ung förare bestämmas att använda alkolås.

För att förbättra unga förarens trafiksäkerhet har det även föreslagits en strängare användning av säkerhetsanordningar. Har man inte använt t.ex. bilbälte så ska det som en skild förseelse tas i beaktande vid beräkning av upprepade trafikförseelser. (Trafikministeriets publikation 20/2010)

### **6.3 Utbildning och upplysning**

Utbildning och upplysning är något som är viktigt att tänka på i samband med trafiksäkerhet. Trafikfostran i skolor och läroanstalter är en viktig åtgärd för att förbättra trafiksäkerheten bland unga. Även familjen och hemmet spelar en stor roll i förändringen av barn och ungas trafikinställning. Den trafikfostran som skolor ger i samarbete med hemmen har en viktig betydelse ur den livslånga trafikfostrans

synvinkel men även ur den synvinkeln att barnen och ungdomarna kan röra sig tryggt och säkert. (Trafikministeriets publikation 20/2010)

Grundutbildningens läroplan ger goda förutsättningar för att förverkliga trafikfostran. Mellan skolorna finns det dock stora skillnader i hur mycket trafikfostran omges. I praktiken minskas trafikfostran som ges i högstadiet, även om behovet inte har minskat. Det finns behov av att ge undervisning i trafikfostran minst fyra lektioner under varje år i grundskolan. På andra stadiet och i yrkeshögskolor skulle det kunna ordnas bl.a. temadagar som handlar om trafiksäkerhet. (Trafikministeriets publikation 20/2010)

#### **6.4 Attitydpåverkan**

Att motivera till medvetenhet och att påverka attityder är viktigt och också något som Trafikministeriets arbetsgrupp har funderat på. Unga känner oftast till reglerna, men de känner inte till riskerna med körningen och inte heller följderna med olyckorna.

Arbetsgruppen har ordnat diskussionstillfällen med unga för att lyfta fram de problem som finns i trafiken. I trafikfostran måste man använda mångsidiga sätt för att påverka unga. Såväl familjen som kompisar har en stor betydelse i det hur budskapet fås fram.

Ungas trafiksäkerhet kan på bästa sätt förbättras genom att utveckla hela trafiksystemet. Centrala sätt här är förbättring av vägnätet, förnyande av lagstiftningen, ökning av övervakningen och utvecklingen av fordon.

Unga borde inte bara se trafiken som ett problem, utan de har också en viktig roll i att lösa problemen i trafiken. Trafiksystemet måste som helhet vara tryggt också för unga, vars förarerfarenhet är liten. (Trafikministeriets publikation 20/2010)

#### **6.5 Trafikskyddets projekt**

Trafikskyddet ordnar många olika projekt för att förbättra trafiksäkerheten bland unga. Tillsammans med Invalidförbundet har de ett projekt som kallas ”Menossa mukana” där två män, Jarmo och Tero, som skadades i trafikolyckor då de var

unga medverkar. De besöker yrkesläroanstalter, gymnasier, högstadier och garnisoner för att prata och diskutera med ungdomar om trafikfrågor och hur man kan bli bättre i trafiken. Ett annat projekt är med Nuorten Akatemias som kallas ”Päättä itse!”. Även det projektet syftar till att förbättra trafiksäkerheten.

Trafikskyddet samarbetar också med försvarsmakten. År 2009 startades projektet ”Givakt i trafiken” tillsammans med Försvarmakten och Soldathemsförbundet. Målet med projektet är att prata om de risker som finns när beväringar rör sig i trafiken och hur man kan undvika dessa risker.

Förutom skolor så har också hobbyorganisationer, som t.ex. idrottsorganisationer insett att de har ett ansvar gällande trafiksäkerheten hos deltagarna. Det är viktigt att förflyttningar till träningar och tävlingar kan ske på ett så tryggt och säkert sätt som möjligt i trafiken. ”Turvallisesti harrastuksiin” är ett projekt för att säkra hobbyresor ska bli en del av ungdoms- och idrottsorganisationernas verksamhet. Trafikskyddet har utformat en handbok som ska vara till stöd för ledare av ungdomsgrupper när man behandlar trafikämnen.

Trafikskyddet, Institutet för hälsa och välfärd samt Ehyt rf har tillsammans utformat ett info- och metodpaket för ungdomsledare inom olika områden. Paketet innehåller information om de olyckor som är vanligast bland ungdomar, om trafiksäkerhet och på vilket sätt användning av berusningsmedel hör samman med dessa. (Trafikskyddet, trafikfostran för ungdomar)

## **6.6 Förnyande av lagstiftningen**

Den nya körkortslagen som trädde i kraft i januari 2013 ska förhoppningsvis förbättra trafiksäkerheten bland unga. Bland annat så har undervisningslektionerna i bilskolan blivit flera. Det har också kommit till ett övningsskede mellan första skedet och fördjupningsdelen. Undervisningen för övningsdelen består av en lektion teoriutbildning och två lektioner körundervisning. Eleven ska skriva ner det han eller hon har lärt sig och bedöma sin utveckling som förare. (Statsrådets förordning om körkort 3 kap. 20 §)



Vid undervisningstillstånd har samarbetet mellan bilskolan och hemmet ökat. Eleven och läraren ska tillsammans få undervisning i bilskola innan undervisningen med undervisningstillstånd börjar. Lektionerna som ges i bilskolan ska stöda den undervisning som sedan ges privat. (Körkortslagen 386/2011 4 kap. 41 § 1 mom.)

Den nya körkortslagen resulterade i förändringar i vissa körkortskategorier, körkortens giltighetstid och en del av undervisningen och examen. Alla nya körkort som utfärdas efter att den nya lagen trädde i kraft i januari beviljas för en viss tid. Beroende på körkortskategori och körkortsinnehavarens ålder beviljas körkortet från 2 till 15 år. T.ex. efter att en person har fyllt 70 år och fortsättningsvis vill ha lastbilskörkort, så får denne körkort för bara två år. (Körkortslagen 386/2011 3 kap. 22 §)

## 7 KÖRFÖRBUD

Riskförare i trafiken är inte endast unga, utan alla de som flera gånger har gjort sig skyldiga till trafikförseelser eller som med en enstaka gärning visar att de inte bryr sig om de trafikregler som finns. De är inte bara en trafiksäkerhetsrisk för sig själva utan även för andra medtrafikanter. (Polisen, trafik)

Enligt Finlands körförbudssystem döms man till körförbud på grund av förseelsernas allvar och antal. De allvarligaste leder till körförbud redan på grund av en förseelse medan de lindrigare på grund av upprepade förseelser. (Trafikministeriets publikation 20/2010)

Tingsrätten meddelar en förare som är skyldig till rattfylleri eller grovt äventyrande av trafiksäkerheten körförbud eller villkorligt körförbud. För andra förseelser och brott är det polisen som ger föraren körförbud eller en varning. Föraren får alltid en påminnelse hem per post en förseelse innan körförbudet meddelas på grund av upprepade förseelser. (Trafikministeriets publikation 20/2010)

Polisen meddelar en körrättsinnehavare körförbud bland annat om personen inte längre uppfyller kraven för körkortstillstånd, inte har lämnat in läkarintyg inom utsatt tid, har gjort sig skyldig till äventyrande av trafiksäkerheten, har kört fordon utan att ha körrätt för fordonet i fråga eller om personen har dömts för rattfylleri i utlandet. (Körkortslagen 386/2011 7 kap. 64 §)

### 7.1 Körförbud på grund av flera förseelser

Enligt körkortslagen 7 kap 65 § ska en körrättsinnehavare få körförbud om denne har minst fyra gånger på två år eller tre gånger på ett år gjort sig skyldig till en trafikförseelse, har brutit mot viss social lagstiftning som t.ex. bestämmelser om körtider och vilotider, äventyrat trafiksäkerheten, gjort sig skyldig till fordonsförseelse eller brott mot bestämmelserna om yrkeskompetens för förare, gjort sig skyldig till detektorförseelse eller förseelse mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen.

En körrättsinnehavare som har kortvarigt körkort och inom två år efter att ha fått den kortvariga körrätten har fått tre trafikförseelser eller två trafikförseelser inom ett år ska meddelas körförbud. Körförbudet ska träda i kraft så fort beslutet om körförbud har fattats. Längden på körförbudet kan vara från minst en månad till högst sex månader. Om det handlar om rattfylleribrott eller brott mot bestämmelserna om transport av farliga ämnen ska den skyldige få körförbud i minst en månad. Den som har gjort sig skyldig till grovt äventyrande av trafiksäkerheten och grovt rattfylleri ska få körförbud i minst tre månader. (Körkortslagen 386/2011 7 kap 65 § och 66 §)

## **7.2 Villkorligt körförbud**

Tingsrätten kan i vissa fall döma en person till villkorligt körförbud, om körrätten anses nödvändig på grund av personens yrke eller av någon annan vägande orsak. Körförbud får dock inte meddelas villkorligt om en gärning har begåtts under tiden man har haft körförbud, temporärt körförbud eller under prøvotiden.

Körförbudet är villkorligt i minst ett år och högst tre år. Detta kallas för prøvotid och det är tingsrätten som bestämmer hur lång prøvotiden är. Prøvotiden börjar när beslutet om villkorligt körförbud ges. Tingsrätten ska i sitt beslut ange på vilka grunder ett villkorligt körförbud har getts. (Körkortslagen 386/2011 7 kap. 67 §)

## **7.3 Övervakad körrätt**

Den som har gjort sig skyldig till rattfylleri kan om han eller hon så vill få av tingsrätten beslut om övervakad körrätt, dvs. alkolåsövervakad körrätt. Körförbudet ska vara villkorligt. När prøvotiden för det villkorliga körförbudet upphör så upphör även den övervakade körrätten. (Körkortslagen 386/2011 7 kap. 69 §)

## **7.4 Varning**

I stället för att meddelas körförbud kan en varning tilldelas, om polisen anser att föraren som är skyldig till trafikförseelserna är likgiltig inför trafikregler och föraren är i behov av körrätt för att kunna försörja sig och kunna röra sig i trafiken.

Om man inom ett år efter att ha fått en varning gör sig skyldig till en trafikförseelse ska man få körförbud. En ny varning kan även ges om det handlar om en mindre trafikförseelse. Om man får en till trafikförseelse efter den andra varningen så meddelas man körförbud. (Körkortslagen 386/2011 7 kap. 73 §)

## 7.5 Rättsfall

I Kouvolas hovrätt behandlades ett rättsfall om körförbud den 8.4.2011. Rättsfallet handlade om villkorligt körförbud med övervakad körrätt. A hade kört personbil berusad på en allmän väg med 0,74 promille alkohol i blodet. Tingsrättens dom föll 29.12.2010. A blev skyldig till rattfylleri. Åklagaren yrkade på körförbud i minst 8 månader. A hade tidigare inom 5 år gjort sig skyldig till två grova fall av rattfylleri.

A gav sitt samtycke till att saken kan utredas som ett skriftligt förfarande. Han erkände samtidigt sig skyldig till gärningen. A hade i sitt svar till tingsrätten bett om villkorligt körförbud, eftersom han behövde körrätten i sitt arbete.

Tingsrätten ansåg att eftersom A är i stort behov av körrätt i sitt arbete och eftersom gärningen inte utgjorde någon fara för andras säkerhet kan körförbudet meddelas villkorligt. Det villkorliga körförbudet är 8 månader.

Åklagaren överklagade till hovrätten. Kouvola hovrätt meddelade sin dom 8.4.2011. Åklagaren krävde att A:s villkorliga körförbud skulle ändras till ovillkorligt körförbud. A har tidigare gjort sig skyldig till två grova fall av rattfylleri den 25.2 och 27.2.2008. Även om A har ett väsentligt behov av körrätt i arbetet, så krävs det enligt Högsta domstolens rättsanvisningar att körförbud meddelas ovillkorligt i ett sådant här fall.

Åklagaren ansåg att det inte finns något hinder att meddela körförbud med övervakad körrätt, om A så vill. A motsatte sig ändringskravet, för körrätten är absolut nödvändig i arbetet samt för att kunna sköta om de två pojkarnas ärenden. A har bett om övervakad körrätt, om körförbudet meddelas ovillkorligt.

Enligt vägtrafiklagens 79 § kan domstolen meddela körförbudet villkorligt om inte något annat så kräver och om körrätten är nödvändig på grund av arbetet eller av någon annan speciell orsak och om gärningen inte utgjorde någon fara för någon annans säkerhet. Domstolen kan meddela en som har gjort sig skyldig till rattfylleri övervakad körrätt, om den som har meddelats körförbud så kräver.

A har bett om övervakad körrätt och i lagen finns det inga hinder för att inte meddela det. Hovrätten ansåg att A ska meddelas ovillkorligt körförbud, men att han istället kan meddelas övervakad körrätt. Tingsrättens beslut om villkorligt körförbud avslutas 15.4.2011. A är i körförbud tills ett alkoholaskörkort lämnas ut åt honom.

Hovrättens dom blev villkorligt körförbud i 8 månader sammansatt med övervakad körrätt. Prövotiden avslutas 31.12.2012. Den övervakade körrätten kan avbrytas och villkorligt körförbud träda i kraft om den övervakade under prövotiden gör sig skyldig till grovt äventyrande av trafiksäkerheten, rattfylleri eller grovt rattfylleri. (Finlex.fi/)

## **8 DEN EMPIRISKA DELEN**

### **8.1 Val av metod**

Det finns många olika undersökningsmetoder som man kan använda sig av när man gör en undersökning. En metod för insamling av information är intervjuer. I detta lärdomsprov har jag valt att använda mig av just intervju som undersökningsmetod.

När man gör en intervju är det viktigt att på förhand planera intervjun noggrant. Vid planeringen ska man välja ut viktiga teman och frågor, göra upp en tidsplan och välja analysmetoder. Man behöver respondenternas godkännande för att börja med intervjun. Det är bra att i god tid berätta för respondenterna vad undersökningen handlar om och varför man gör intervjun. Det är även viktigt att förklara vad man tänker göra med informationen man får från intervjun. Det kan också vara bra att på förhand skicka frågorna åt respondenterna så att de kan förbereda sina svar. (Bell 2006, 157)

Flexibilitet är en stor fördel vid intervjuer. Vid intervjuer kan man på ett annat sätt än vid enkäter läsa svaren av respondentens tonfall och ansiktsuttryck. Man har möjlighet att komma med följdfrågor och utveckla frågorna. Vid intervjuer har man även en viss kontroll över situationen. Svarsfrekvensen är också hög vid intervjuer. (Bell 2006, 158)

En nackdel med intervjuer är att de tar lång tid. Därför är planeringen viktig, så att man hinner med de intervjuer man har tänkt göra. En annan nackdel är att det ofta är väldigt svårt att analysera de svar man får vid intervjuerna. Avsaknaden av anonymitet kan även vara en nackdel vid intervjuer. (Bell 2006, 158)

### **8.2 Respondenterna**

Jag valde att intervjua en kommissarie, några bilskollärare och ett antal unga förare. Två av tre bilskollärare svarade på mina frågor via e-post. Av de unga förarna svarade 9 av 11 på frågorna. Intervjun av kommissarien skedde vid Jakobstads polisstation, medan intervjuerna av bilskollärarna och de unga förarna skedde per

e-post. Jag valde att intervjua en polis, eftersom polisen känner väl till ungas trafikbeteende. Bilskollärare å sin sida känner till förutsättningarna som förarutbildningen ger och unga förare vet i praktiken hur det är att vara ung och inte ha så stor erfarenhet i trafiken.

Jag valde ut 9 unga förare som jag intervjuade via e-post. De unga förarna var i åldrarna 18-21. Jag använde mig av e-post eftersom det inte är så tidskrävande och eftersom respondenterna då har mera tid på sig att fundera på frågorna. Jag valde några som just har fått körkort, några som har haft körkort i ett år och några som har hunnit bli lite vanare förare och har haft körkort i ett antal år. Det var både kvinnor och män bland respondenterna som jag intervjuade.

Vid intervjun med kommissarien använde jag mig av mobiltelefonen som hjälpmedel för att spela in intervjun för att inte behöva sitta och anteckna hela tiden och för att lättare kunna samla in informationen efteråt. Intervjun med kommissarien tog ungefär en halv timme.

### **8.3 Respondenternas svar**

#### **8.3.1 Polisen**

- 1. Vilken är den vanligaste orsaken till att det sker så många olyckor bland unga förare?*

Enligt kommissarie Koistila är det svårt att säga någon speciell orsak till varför olyckor sker bland unga förare. Det finns inte bara en orsak, utan det kan bero på många orsaker. Största delen av ungdomarna försöker köra säkert och enligt trafikreglerna och utan att ta onödiga risker, men speciellt unga män kör lätt med för höga hastigheter och för korta säkerhetsmarginaler till framförvarande bil.

Några orsaker till att olyckor sker är överhastighet och för korta säkerhetsavstånd. Säkerhetsavståndet ska vara ungefär två lyktstolpar långt till framförvarande bil vid landsvägsfart på 80 km/h eller 100 km/h. För unga förare är säkerhetsavståndet ofta bara 10 meter, vilket lätt kan leda till att en olycka sker.

En annan orsak är enligt Koistila att man blir skyldig till allvarlig likgiltighet, dvs. man kör inte enligt trafikreglerna. Endera har man alltför höga överhastigheter eller så kör man om bilar i uppforsbackar eller i korsningsområde med hög hastighet. Även det att säkerhetsbältet inte används är vanligt bland unga. Användningen av säkerhetsbälte skulle rädda över 50 människor per år. Rattfylleri är en annan orsak till att olyckor sker bland ungdomar.

Bland unga påverkar kamraterna mycket. Kamrater i bilen kan reta upp föraren och få denne att t.ex. köra för fort. Unga förare tror att de är bättre att köra än vad man i verkligheten är – man uppskattar sina kunskaper fel. Lite körerfarenhet kan vara en bidragande orsak till att olyckor sker bland unga. Det är tre gånger större risk att råka ut för en olycka i trafiken under det första året som en ung förare har körkort, om man jämför med dem som har haft körkort i tre år eller mer.

## *2. På vilket sätt skulle man kunna förebygga olyckor?*

Enligt Koistila kan man förebygga olyckor genom att ge information och fakta om olyckor åt ungdomar. Olyckor kan också förebyggas genom att ha de som har varit med om någon olycka att berätta om sina egna erfarenheter åt unga i skolor och försöka få ungdomarna att förstå vad som kan ske om man inte följer trafikreglerna. Det är också bra om skolan har trafikskolning. Även bilskolorna har en viktig uppgift i att sprida kunskap om säkerheten och hur olyckor kan förebyggas.

Familjen spelar också en viktig roll i detta. Om föräldrarna kör enligt trafikreglerna så har ungdomarna modell att ta efter. Försvarsmakten kan vara med för att förebygga olyckor genom att prata om trafiksäkerhet, t.ex. när beväringarna ska köra hem till helgen kan de påminna om att det är viktigt att inte köra när man är trött och att man ska följa trafikreglerna.

Även idrottsföreningar kan påverka genom att påpeka hur viktigt det är att köra försiktigt till och från träningar. Alla dessa instanser kan vara med i detta arbete att förebygga olyckor.



*3. Har det någon betydelse om man har tagit körkort i bilskola eller med förälder, med tanke på olycksfallsstatistiken?*

Det finns inte riktigt någon statistik över om det är någon skillnad i olyckor beroende på om man har tagit körkort i bilskola eller privat. Det är svårt att säga om det har någon betydelse med tanke på olycksfallsstatistiken. Koistila tror att de som tar körkort i bilskola ofta lär sig mera teori och kan det bättre och de som tar körkort hemma med t.ex. förälder ofta är bättre på att köra i trafiken. Det kan bero på att de har möjlighet att bestämma hur mycket de kör och har kanske också mera tid för att övningsköra. Det är också beroende på föräldern hur bra denne är på att berätta om teorin. De som har tagit körkort i bilskola kommer ofta lättare genom förarexamen än de som tar körkort hemma. De blir ibland tvungna att köra upp flera gånger innan de klarar förarexamen.

*4. Vad kunde man göra för att förbättra säkerheten i trafiken?*

Regeringen gör med jämna mellanrum upp planer för hur man ska förbättra säkerheten i trafiken. Regeringen har tagit upp om det att myndigheterna borde ha bättre möjligheter att ingripa med rattfylleristerna, t.ex. hur de uppför sig. När någon har gjort sig skyldig till rattfylleri flera gånger borde myndigheterna få den här bilen fortare bort från rattfylleristen, dvs. staten skulle få beslagta bilen. Enligt Koistila borde det finnas bättre möjligheter för det. Det kunde räcka med att en person skulle ha blivit skyldig till rattfylleri 2-3 gånger, men som det är nu krävs det flera gånger för att myndigheterna ska kunna beslagta någons bil.

Att installera alkolås, dvs. att det skulle vara standardutrustning i alla bilar kunde vara en sak som skulle kunna förbättra säkerheten i trafiken. Även fartbegränsare i varje bil eller t.ex. för förare mellan 18–24 år eller 18-21 år skulle vara ett sätt att förbättra säkerheten. Någon typ av begränsning som fanns tidigare för unga förare kunde vara ett alternativ. Inte nödvändigtvis att en 80-lapp borde vara fastsatt i bakrutan på bilen, men att det skulle vara installerat så att bilen inte går snabbare än 80 km/h.

En utveckling av den automatiska trafikövervakningen, dvs. kamerorna eller kamerabilarna, är ett sätt att förbättra säkerheten. Man kunde använda det mera än vad man gör i dagsläget. Koistila menar att man kunde räkna medelhastigheten mellan övervakningskamerorna. Som det är nu kan man bromsa in när man ser en övervakningskamera, men om medelhastigheten mellan stolparna räknas ut så kan kameran fota också om man har kört med för hög hastighet någonstans mellan kamerorna.

Den lätta trafiken kunde förbättras, t.ex. på skyddsvägarna så att det skulle vara säkrare att gå över. T.ex. cyklister borde vara noggranna med att ha cykelhjälm, reflexer och lampa när de rör sig i mörker för att synas av bilister. Användning av cykelhjälm skulle göra att man klarar sig bättre om en olycka sker.

Samarbetet mellan myndigheterna med planering av trafiksäkerhet kunde enligt Koistila förbättras. Trots att det finns rätt mycket samarbete redan så kan det alltid förbättras. Polisen har mycket samarbete med Närings-, trafik- och miljöcentralen. Vid större olyckor som dödsolyckor är undersökningsnämnden inblandad. Nämnden är ett samarbetsorgan för polisen, läkare, vägexperter och försäkringsbolag. Ntm-centralen och psykolog är ofta inblandade. Dessa är med för att utreda dödsolyckan och för att utreda vad som kunde göras för att undvika detta i framtiden.

Körhälsans bedömning är viktig. Läkaren borde meddela åt polisen om någon har sådant hälsotillstånd att de inte behöver köra mera. Läkare borde fortare ingripa när någon inte längre uppfyller kraven för att ha körkort. Åldringarnas andel ökar hela tiden i trafiken. T.ex. att vrida på huvudet är något som många äldre har problem med. En sådan liten sak borde tas i beaktande vid läkarkontroller. Kan man inte vrida på huvudet så kan man missa att en bil kör ut vid sidan om en eller man kan till och med hamna under en bil.

Enligt Koistila kunde Vägtrafiklagen förnyas och fungera bättre i praktiken. Det är mycket i lagen som man inte har tagit i beaktande från verkligheten.

Ett så kallat poängsystem i körkortsärenden kunde utvecklas. Många andra länder använder sig av poängsystemet som kunde vara ett alternativ också i Finland. Det innebär att man får poäng för varje förseelse t.ex. om man inte använder bilbälte eller vid överhastighet. Ett visst antal poäng sammanlagt leder sedan till körförbud.

När man just har fått körkort har man det kortvariga körkortet i två år. Om man får två förseelser inom ett år, eller tre inom två år så hamnar man troligtvis i körförbud. Poängsystemet liknar till viss del det system som vi använder just nu, men det skulle eventuellt gå att utveckla mera.

*5. Tror du att olycksfallsstatistiken kommer att öka/minska bland unga förare inom de närmaste åren? Varför?*

Koistila hoppas att olyckorna ska minska i framtiden och ser man på statistiken ser det ut att göra det. Enligt statistiken så har antalet dödsolyckor och antalet olyckor som lett till skador sjunkit med en femte del under de senaste 10 åren. Antalet skadade i åldern 15-17 år har dock ökat med 13 %, främst på grund av mopedolyckor. De skadade i åldrarna 18-24 år har minskat med en tredje del.

*6. Övervakar polisen ungas trafikbeteende på något speciellt sätt?*

Enligt Koistila är det svårt att övervaka någon viss ålder extra noggrant, t.ex. vid mörker är det inte lätt att se om det är en man eller en kvinna som kör och i vilken ålder denne är. Men om chauffören gör något så denne blir stannad kan man kontrollera noggrannare. Beroende på vad det är frågan om så ser man vad personen har blivit skyldig till och om personen får böter eller om det hamnar till rätten.

Det kortvariga körkortet har man i två år och under den tiden är det noggrannare övervakning. Har man fått två förseelser inom ett år, eller tre inom två år kallas man till körkortsbehandling. Man hamnar fortare till körkortsbehandling när man har kortvarig körrätt. Med hjälp av det så övervakas de unga lite mera.

Vid skolor kontrollerar polisen åtminstone en gång varje år mopeder om de t.ex. är trimmade och vad de är i för skick. Om mopeden är i dåligt skick eller trimmad

kan föraren få böter eller till och med körförbud. Polisen försöker också kontrollera mopedister i trafiken så mycket om möjligt. 15-17 åringar övervakas därför lite noggrannare än övriga förare.

Det finns också skolpoliser som pratar med ungdomar om trafikfrågor, både åt lärare, elever och föräldrar. Det här hör till det förebyggande arbetet.

### 8.3.2 Bilskola

#### *1. Vilka förutsättningar ger förarutbildningen en ung förare?*

Enligt bilskola A beror det på om man tar körkort i bilskola eller privat hurdana förutsättningar förarutbildningen ger. Bilskola B ansåg att förarutbildningen ger grundförutsättningar för en säker körning.

#### *2. Vilken är den vanligaste orsaken till att det sker så många olyckor bland unga förare?*

Enligt bilskolorna överskattar unga sin egen förmåga, håller för hög situationshastighet och har brist på erfarenhet. Detta är enligt dem faktorer som kan leda till att olyckor sker.

#### *3. På vilket sätt skulle man kunna förebygga olyckor?*

Enligt bilskola B kunde man visa flera "skrämselvideor". Vissa blir berörda av dem, andra inte. Strängare straff och bättre övervakning skulle enligt bilskola A verka förebyggande, t.ex. om man inte släpper över en fotgängare vid övergångsstället och man skulle veta att man blir av med körkortet en månad på grund av det så skulle man säkert vara mer vänlig mot fotgängare.

#### *4. Tror du att det har någon betydelse om man har tagit körkort i bilskola eller med förälder, med tanke på olycksfallsstatistiken?*

Enligt bilskola A så märks det en skillnad i om man tagit körkort i bilskola eller privat. Enligt den här bilskolan har de som tagit körkort privat procentuellt sätt kolliderat eller fått böter oftare jämfört med de som tagit körkort i bilskola.

Enligt bilskola B får den som tar körkort med föräldrarna så kallad "mängdträning", men kvaliteten på undervisningen varierar. Trafiklärarna är "proffs" pedagoger.

*5. Vad kunde man göra för att förbättra säkerheten i trafiken?*

Bilskola A tycker att man borde börja tidigare med trafikundervisning, eventuellt redan i dagklubben. Bilskola B anser att det borde satsas mera pengar på trafikövervakningen för att säkerheten i trafiken ska förbättras.

*6. Vad anser du om den nya körkortsreformen som troligtvis kommer att träda i kraft vid årsskiftet? På vilket sätt kommer den att påverka er?*

Den nya körkortsreformen som är på gång och som troligtvis kommer att träda i kraft vid årsskiftet anser bilskollärarna är ogenomtänkt och förhastat gjord. Den nya körkortslagen som trädde i kraft i januari 2013 ändrades för att trafiksäkerheten skulle förbättras. Nu vill man ändra delar av den utan att ha hunnit analysera ordentligen vad som är bra och dåligt med den. Enligt bilskola B är det främst pengar det handlar om i den nya ändringen.

### **8.3.3 Unga förare**

*1. Vilken är den vanligaste orsaken till att det sker så många olyckor bland unga förare?*

Unga själva anser att de är mindre observanta i trafiken, ouppmärksamma (telefonen kan vara framme eller man kan syssla med radion) och oförsiktiga. Det att man inte har så stor erfarenhet tror många av de unga att inverkar på olyckor också. Alkohol och fortkörning är andra faktorer som unga anser är en bidragande orsak till att olyckor sker.

Unga förare kan inte se riskfaktorer och gör missbedömningar med avstånd och hastighet jämfört med situationen. Man tänker inte på konsekvenserna. Likgiltighet mot andra förare kan också vara en orsak.

2. *Varför har du valt att ta körkort i bilskola/med förälder?*

Av de som jag har intervjuat hade fyra unga tagit körkort privat med förälder, medan fem unga hade tagit körkort i bilskola. De som hade tagit körkort med förälder valde det på grund av att det är billigare och att man själv får bestämma vilka tider man övningskör.

En del som tog körkort i bilskola valde det eftersom syskonen också hade tagit i bilskola och föräldrarna inte var intresserade av att ge utbildning, medan andra valde det för att de ansåg att de skulle lära sig mera i bilskolan och få den kunskap de verkligen behöver.

3. *Är det något som du tycker att man borde koncentrera sig mera på när man tar körkort?*

De flesta ansåg att det är bra som det är nu - man får pröva på det mesta, medan en del tyckte att man kunde prata mera om hastighetsbegränsningar, om att hålla koll på trafiken runt omkring, om olyckor som kan hända och öva mera på att köra i korsningar.

4. *Känner du dig säker i trafiken eller uppstår det ofta situationer då du inte vet hur du ska agera?*

En del tycker att de oftast känner sig säkra i trafiken, medan andra tycker att det ibland kan uppstå situationer då man kan känna sig osäker. Osäkerhet kan uppstå t.ex. om vem som har väjningsplikt eller om man får köra på en viss plats. Även att köra på ett okänt ställe kan göra att man känner sig osäker, t.ex. hur man ska köra i filer. En ung förare tyckte också att unga har snabb reaktionsförmåga och hinner på det sättet bromsa i tid om sådana situationer uppstår. Vid halt väglag tyckte en del förare att de kan känna sig osäkra. En förare tyckte också att när hon är trött eller stressad så är hon en sämre förare, vilket kan leda till att osäkra situationer uppstår.

### 5. Vad kunde man göra för att förbättra säkerheten i trafiken?

De unga ansåg att man kunde påvisa följderna bättre vid användning av telefon och även med alkohol i blodet. Så att unga bättre skulle förstå vad som kan hända i sådana situationer. Att hålla bra avstånd och en lämplig hastighet var andra saker som föreslogs. Även att poliser oftare skulle ha blåstestkontroller, så att inte så många kör berusade skulle enligt unga kunna förbättra säkerheten.

För att förbättra säkerheten i trafiken ansåg en del unga att man måste försöka få bilisterna att förstå att de ska respektera andra trafikanter och inte tro att de är ensamma och kan köra hur som helst. Högerregeln borde repeteras. En ung förare tyckte att det kunde ordnas tillfällen om trafiksäkerhet för allmänheten. Att försöka få ungdomarna att förstå att man ska köra enligt trafikreglerna och hålla hastighetsbegränsningarna kunde också vara en sak som kunde göras för att förbättra säkerheten.

En förare tyckte att det i bilskolan borde betonas mera att man måste beakta omgivningen när man är i trafiken och att man inte ska stressa. Ett förslag var att det skulle göras bredare körfiler och att farliga vägkorsningar skulle förbättras med hjälp av rondeller eller trafikljus.

En ung förare tycker att det är bra när man har satt in ett mellanskede i bilskolundervisningen också. Hon föreslår att man kunde sätta in några lektioner i året om trafiksäkerhet i den vanliga skolundervisningen också. Det kunde t.ex. poliserna sköta om.

## 8.4 Analys av resultaten

De svar som jag fick i intervjuerna finns det stöd för också i teorin. De flesta av respondenterna ansåg att överhastighet, rattfylleri och liten erfarenhet är faktorer som kan innebära att en olycka sker. Genom information och egna erfarenheter kan ungdomar bli mera medvetna om vad som kan hända i trafiken och på det sättet kan olyckor förebyggas.

För att förbättra säkerheten i trafiken anser kommissarie Koistila att myndigheter borde ha bättre möjligheter att ingripa vid rattfylleri, t.ex. genom att beslagta bilen. Enligt bilskolorna borde det satsas mera pengar på trafikövervakningen. Unga anser att trafiksäkerheten skulle förbättras bl.a. genom att hålla hastighetsbegränsningarna.

Enligt resultaten finns det många saker som kan göras för att olycksfrekvensen bland unga skulle minskas och säkerheten ökas. Genom att börja tidigt med trafikundervisning och fortsätta med det i skolor och på läroanstalter kan trafiksäkerheten ökas. Bättre användning av säkerhetsbältet och utveckling av den automatiska trafikövervakningen är även två saker som kan bidra till att olycksfrekvensen minskas. Enligt olycksfallsstatistiken har olyckor bland unga minskats under de senaste åren. Det finns dock alltid förbättringar att göra så att olycksfallen skulle minska ytterligare.



## 9 SLUTDISKUSSION

Med detta lärdomsprov har jag velat lyfta fram unga förare i trafiken – på vilka sätt man kan ta körkort, vad som krävs för att man ska få körkortstillstånd, om förarutbildning och förarexamen. Jag har undersökt trafiksäkerheten och trafikbeteendet hos unga.

Syftet med lärdomsprovet var att undersöka vad det är som gör att olycksfallsstatistiken är så hög bland unga förare och vad som kan göras för att minska olycksfrekvensen, dvs. för att minska olyckorna bland unga förare i trafiken och samtidigt öka säkerheten.

I teorin behandlades bland annat förarutbildningen. *”Målet för förarutbildningen är att eleverna ska utvecklas till ansvarsfulla förare och att i detta syfte ge dem grundläggande färdigheter i att köra fordon säkert i trafiken. Syftet är att de som förare ska känna sitt ansvar även för andra trafikanters säkerhet och för miljökraven och att de anpassar sin körstil därefter.”* När förarutbildningen är avslutad ska eleven delta i förarexamen. Syftet med förarexamen är att examinanden visar att han eller hon behärskar det som undervisningen i förarutbildningen har handlat om, bl.a. att kunna köra tryggt och säkert och kunna förutse och undvika farliga trafiksituationer.

I lärdomsprovet har det redogjorts för trafiksäkerheten och olycksfallsstatistiken bland unga. För att vi ska ha ett tryggt trafiksystem måste vi vara förutseende i trafiken. Det handlar om att förutse situationer, känna igen risker och på så sätt kunna ändra sitt beteende. Olycksfallsrisken bland unga är fortsättningsvis märkbart högre än bland övriga förare. Var fjärde som dör i trafiken och var tredje som skadas är en ung person.

Orsakerna till de allvarligaste olyckorna bland unga är en för hög hastighet, avkörningar, användning av alkohol och att säkerhetsbältet inte används. Grupptrcket är något som ofta är med i bilden. Speciellt unga män har ofta ett behov av att visa sina färdigheter för kompisarna i bilen. Det som är speciellt farligt och

som kan leda till olyckor i trafiken är ouppmärksamhet, svåra körförhållanden, trötthet, rattfylleri och djur.

I lärdomsprovet behandlas också körförbud. Enligt Finlands körförbudssystem döms man till körförbud på grund av förseelsernas allvar och antal. De allvarligaste leder till körförbud redan på grund av en förseelse medan de lindrigare på grund av upprepade förseelser. De som inte bryr sig om trafikreglerna får lätt förseelser vilket sedan leder till körförbud.

Ett syfte med lärdomsprovet var att undersöka vad som kan göras för att förbättra trafiksäkerheten bland unga. Det har framkommit många saker som man kunde göra för att förbättra säkerheten. Genom hastighetskontroller, begränsningar, utbildning, personliga erfarenheter, attitydpåverkan och olika projekt kan trafiksäkerheten bland unga förbättras. Enligt unga själva kunde poliserna ha flera blåstestkontroller för att minska rattfylleriet och på det sättet öka säkerheten. Ett förslag var också att farliga vägkorsningar kunde förbättras med hjälp av rondeller eller trafikljus. Enligt kommissarie Koistila kunde trafiksäkerheten förbättras bl.a. genom att installera alkolås i varje bil och genom utvecklande av den automatiska trafikövervakningen.

## **9.1 Reliabilitet och validitet**

Jag tror att såväl tillförlitligheten som giltigheten är rätt hög i detta lärdomsprov. Det skulle gå att upprepa undersökningen och få ungefär samma resultat som jag har fått. Olycksfallsstatistiken och trafiksäkerheten bland unga är ungefär lika i hela landet, därför skulle det gå att göra undersökningen på annan ort och få likadant resultat. I den empiriska delen kunde jag dock ha intervjuat flera bilskollärare och även flera unga förare upp till 24-års ålder.

Med validitet menas hur väl man har undersökt det som var meningen att skulle undersökas. Med tanke på syftet med undersökningen tycker jag att det har blivit undersökt väl. Resultaten av intervjuerna stämmer överens med teorin. Jag kunde dock ha undersökt olycksfallsstatistiken lite noggrannare.

## **9.2 Förslag till fortsatt forskning**

Det som kunde vara intressant att undersöka är rattfylleriet bland unga. I detta lärodomsprov tog jag bara kort upp om rattfylleri, men man kunde undersöka noggrannare hur vanligt det är bland unga, vad det orsakar för problem och hur man kan förebygga rattfylleri i trafiken.

## KÄLLOR

### Böcker

Tuori, R. 2002. Tieliikenteen ylinopeusrikkomukset. Vammala. Vammalan Kirjapaino Oy.

Jääskeläinen, P. 2012. Riksdagens justitieombudsman berättelse år 2011. Sastamala. Vammalan Kirjapaino Oy.

Laapotti, S. 2003. What are young female drivers made of? Differences in Attitudes, Exposure, Offences and Accidents between Female and Male Drivers. Turku. Painosalama Oy.

Bell, J. 2006. Introduktion till forskningsmetodik. Fjärde upplagan. Lund. Studentlitteratur.

Nyberg, R & Tidström, A. 2012. Skriv vetenskapliga uppsatser, examensarbeten och avhandlingar. Lund. Studentlitteratur.

### Elektroniska publikationer

Trafiksäkerhetsverket, körkortstillstånd. Hänvisat 21.10.2013.  
[http://www.trafi.fi/sv/vagtrafik/korkort\\_och\\_korratt/korkortstillstand](http://www.trafi.fi/sv/vagtrafik/korkort_och_korratt/korkortstillstand)

Polisen, riskförare i trafiken. Hänvisat 26.10.2013.  
<http://www.poliisi.fi/poliisi/home.nsf/pages/1D9345D89BF415A9C2256C1500501727?opendocument>

Trafikministeriets publikation 20/2010. Hänvisat 2.11.2013.  
<http://www.lvm.fi/julkaisu/1165353/nuorten-kuljettajien-liikenneturvallisuustyoryhman-mietinto>

Trafiksäkerhetsverket, behållande av körkort. Hänvisat 2.11.2013.  
[http://www.trafi.fi/sv/vagtrafik/korkort\\_och\\_korratt/behallande\\_av\\_korratten](http://www.trafi.fi/sv/vagtrafik/korkort_och_korratt/behallande_av_korratten)

Rajalin, S. 1999. 80-lätkä lähti, entä liikennevahingot? Hänvisat 3.11.2013. Liikenneturvan tutkimusmonisteita 84/1999.  
[http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/tutkimusmonisteet/80\\_latka.php](http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tutkimus/tutkimusmonisteet/80_latka.php)

Kommunikationsministeriet. Pressmeddelande 31.10.2013. Undervisningstillstånd. Hänvisat 4.11.2013.

<http://www.valtioneuvosto.fi/ajankohtaista/tiedotteet/tiedote/sv.jsp?oid=398498>

Trafikskyddet, förutseende körning. Hänvisat 6.11.2013.  
<http://www.liikenneturva.fi/sv/i-trafficen/forutseende-korning>

Trafikskyddet, körhastighet. Hänvisat 6.11.2013.  
<https://www.liikenneturva.fi/sv/i-trafficen/forutseende-korning/korhastighet>

Trafikskyddet, trafikfostran. Hänvisat 9.11.2013.  
<http://www.liikenneturva.fi/sv/aldersgrupper/ungdomar-mellan-15-och-24/trafikfostran-ungdomar>

Trafikskyddet, ouppmärksamhet. Hänvisat 10.11.2013.  
<https://liikenneturva.fi/sv/i-trafficen/forutseende-korning/ouppmarksamhet>

Trafikskyddet, rattfylleri. Hänvisat 10.11.2013. <https://liikenneturva.fi/sv/i-trafficen/forutseende-korning/rattfylleri>

Trafikskyddet, svåra körförhållanden. Hänvisat 12.11.2013.  
<https://liikenneturva.fi/sv/i-trafficen/forutseende-korning/svara-korforhallanden>

Trafikskyddet, trötthet. Hänvisat 14.11.2013. <https://liikenneturva.fi/sv/i-trafficen/forutseende-korning/trotthet>

Trafikskyddet, älgar och andra djur. Hänvisat 16.11.2013.  
<https://liikenneturva.fi/sv/i-trafficen/forutseende-korning/algar-och-andra-djur>

## **Rättsfall**

HO:8.4.2011:388.  
<http://www.finlex.fi/fi/oikeus/ho/2011/kouho20110388?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=ajokielto>

## **Artiklar**

Linhala, J. 2012. Finlands författningssamling. I samlingsverket: Statsrådets förordning om ändring av statsrådets förordning om körkort, 1-4. Red. Linhala, J. Justitieministeriet. Hänvisat 21.11.2013.

FNB. 2013. Körkortet blir billigare om ny lag går igenom. Österbottens tidning. Hänvisat 9.11.2013.

Byskata, N. 2013. Bilskolelärare risar reform. Österbottens tidning. Hänvisat 9.11.2013

### **Intervjuer**

Koistila, J. 2013. Kommissarie. Polisinrättningen i Mellersta Österbotten och Pedersöre. Intervju 22.11.2013.

Bilskollärare A. 2013. Bilskola. E-postintervju 22.11.2013.

Bilskollärare B. 2013. Bilskola. E-postintervju 25.11.2013.

Unga förare. 2013. E-postintervju 21.11.2013, 22.11.2013 och 23.11.2013.

### **Lagstiftning**

L 29.4.2011/386. Körkortslagen. Författning på Finlex författningsdatasida. Hänvisat 1.10.2013. <http://finlex.fi/sv/laki/ajantasa/2011/20110386>

L 3.4.1981/267. Vägtrafiklagen. Författning på Finlex författningsdatasida. Hänvisat 12.10.2013.  
<http://finlex.fi/sv/laki/ajantasa/1981/19810267?search%5Btype%5D=pika&search%5Bpika%5D=v%C3%A4gtrafiklagen>

### **Övriga källor**

Trafikskyddet, statistik. Hänvisat 6.11.2013.  
[http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/TAULUKKOPAKETTI\\_tieliikenneonnettomuudet\\_2011.xls](http://www.liikenneturva.fi/www/fi/tilastot/liitetiedostot/TAULUKKOPAKETTI_tieliikenneonnettomuudet_2011.xls)

Trafikskyddet, statistikbok. Hänvisat 6.11.2013.  
[https://liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tieliikenneonnettomuudet\\_2012.pdf](https://liikenneturva.fi/sites/default/files/materiaalit/Tutkittua/Tilastot/tieliikenneonnettomuudet_2012.pdf)

**Intervju med kommissarie Juha Koistila 22.11.2013 kl. 9.00–9.30 vid Jakobstads polisstation**

1. Vilken är den vanligaste orsaken till att det sker så många olyckor bland unga förare?
2. På vilket sätt skulle man kunna förebygga olyckor?
3. Har det någon betydelse om man har tagit körkort i bilskola eller med förälder, med tanke på olycksfallsstatistiken?
4. Vad kunde man göra för att förbättra säkerheten i trafiken?
5. Tror du att olycksfallsstatistiken kommer att öka/minska bland unga förare inom de närmaste åren? Varför?
6. Övervakar polisen ungas trafikbeteende på något speciellt sätt?

**Intervju med bilskola A och B och unga förare, via e-post 21.11.2013,  
22.11.2013 och 23.11.2013**

Bilskola:

1. Vilka förutsättningar ger förarutbildningen en ung förare?
2. Vilken är den vanligaste orsaken till att det sker så många olyckor bland unga förare?
3. På vilket sätt skulle man kunna förebygga olyckor?
4. Tror du att det har någon betydelse om man har tagit körkort i bilskola eller med förälder, med tanke på olycksfallsstatistiken?
5. Vad kunde man göra för att förbättra säkerheten i trafiken?
6. Vad anser du om den nya körkortsreformen som troligtvis kommer att träda i kraft vid årsskiftet? På vilket sätt kommer den att påverka er?

Unga förare:

1. Vilken är den vanligaste orsaken till att det sker så många olyckor bland unga förare?
2. Varför har du valt att ta körkort i bilskola/med förälder?
3. Är det något som du tycker att man borde koncentrera sig mera på när man tar körkort?
4. Känner du dig säker i trafiken eller uppstår det ofta situationer då du inte vet hur du ska agera?
5. Vad kunde man göra för att förbättra säkerheten i trafiken?